Cena egzempl. 50 groszy

CZASOPISMO

DWUTYGODNIK ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK VI | Lwów, 1 kwietnia 1930 | ZESZYT 6 (62)

TREŚĆ: Redukcja. *I. N. R.* — Dziwne konkursy. *H. K.* — Jeszcze o braku dobrego narybku do służby kolejowej. *R. K.* — Niepoważna gra. *Ks-ki.* — Ciężkie czasy na rozrzutność. *R. K.* — W sprawie mego kodeksu kolejowego. *Adw. Dr. B. Feller.* — Nowa taryfa kolejowa *Izaak Melzer*. Najwyższy Trybunał Admin. a harce administracji — Wrażenia z pobytu w Gdańsku. *Gamski* — Nadesłane. — Życie Związku. — Kontrola i kontrolerzy materjałowi — Stanowisko społeczne i służbowe pracownika z wykszt. średniem w służbie handl., kas. i rach — Miscellanea — Odpowiedzi Redakcji.

REDUKCJA

W ciągu ostatnich 4 miesięcy koleje polskie zwolniły 30.379 pracowników dziennie płatnych. Państwu przybyło 30 tysięcy ludzi bez pracy w okresie ciężkiej sytuacji gospodarczej i olbrzymiej ilości bezrobocia, ale to tylko pogarsza ich położenie, bo kiedy każdy inny pracownik otrzymuje jakie takie wsparcie jako bezrobotny, to zredukowany kolejowiec jeżeli nie wyszuka sobie pracy — (a wobec ogólnego bezrobocia trudno ją wyszukać) — skazany jest na kij żebraczy lub śmierć głodową.

A przecież koleje ściągają na bezrobotnych od każdego pasażera przy sprzedarzy biletów po 10 groszy dodatku od każdych zaczętych 5 zł. ceny biletowej. Jaka z tego urasta kwota rocznie, niema wzmianki w sprawozdaniach budżet. Ministerstwa Komunik. Jeśli przyjmiemy iż dochody z przewozu osób wynoszą rocznie 372 milj zł. (jak w r. budż. 1928/9) i że najmniejsza cena biletu równa się 5 zł., to okaże się, iż kolej zbiera w ciągu roku conajmiej $7^1/_2$ milj. zł. na fundusz bezrobocia. Czy z tej kwoty nie możnaby coś ofiarować na bezrobotnych pracowników kolejowych, skoro Zarząd kolei fabrykuje tych bezrobotnych.

Dotknięci redukcją opowiadają, że za „umiejętne" jej przeprowadzenie niektórzy panowie otrzymali remuneracje. Pogłoskę tę notujemy, ale jej nie wierzymy, bo nie może nam pomieścić się w głowie, iżby znaleźli się ludzie o sercach chciwych i kamiennych, którzyby przyjęli nagrodę za pozbawienie pracy bliźniego i narażenie go na niedostatek.

„Il. Kurjer. Codz." zamieszczając wiadomość o redukcji na kolejach, zaznacza, że nie ma ona „charakteru redukcji personalnej", lecz należy do zjawisk sezonowych, „powtarzających się corocznie". I. K. C. nie dodaje, a o czem donosi „Naprzód", iż powodem redukcji jest także „konieczność przeprowadzenia jak najdalej idących oszczędności".

Nie przeczymy, że ruch kolejowy skutkiem kryzysu gospodarczego osłabł i że w następstwie również i pracy na kolejach ubyło. Ale czy taka sytuacja zapowiada się już na stałe i czy nie możnaby jej np. wykorzystać, aby pracownikom dać nareszcie przynależne zaległe urlopy wypoczynkowe?

Przedsiębiorstwo kolejowe nie uległoby przez to bankructwu a spełniłoby względem pracowników swój moralny i przepisowy obowiązek, Państwu zaś zaoszczędziłoby kłopotu z tysiącznemi rzeszami bezrobotnych bez wsparcia.

Jeżeli w komunikacie o redukcji, rozesłanym do prasy, mówi się o oszczędności, nie od rzeczy będzie nadmienić, iż kwoty zaoszczędzone przez redukcję, dałyby się uzyskać na innej drodze — chociażby np. przez zahamowanie rozpędu w inwestycjach, pokrywanych z dochodów kolei. Jest rzeszą chwalebną, że koleje w Polsce przynoszą dochody, które pozwalają na wielomiljonowe inwestycje i pomnażanie na tej drodze majątku przedsiębiorstwa. Lecz ów majątek nie musi wzrastać w tempie zbyt szybkiem — przez oszczędności, uzyskiwane kosztem doli tych, którzy do zwrostu dochodów przyczyniają się swoją pracą.

Na zakończenie poddajemy pod rozwagę miarodajnych sfer kolejowych niebezpieczeństwo, jakiem „sezonowa redukcja" odbić się może na przedsiębiorstwie kolejowem. Mamy na myśli możliwość bojkotu „sezonowego" zajęcia na kolejach. Robotnik bowiem woli iść do pracy nawet gorzej płatnej, ale zapewniającej mu zarobek przez cały rok, niż do pracy sezonowej przez kilka miesięcy — w dodatku bez zapewnionego wsparcia na wypadek braku pracy.

I. N. R.

DZIWNE KONKURSY

Od pewnego czasu jedna z Małopolskich Dyrekcyj Okr. K. P. ogłasza konkursy na stanowiska zawiadowców stacyj w formie, niespotykanej w innych Dyrekcjach kolejowych, której intencji ciężko się dopatrzeć, a jeszcze trudniej pogodzić z logiką i zasadami przedsiębiorstwa, jakiem chcą być nasze koleje.

Konkursy takie opiewają dosłownie:

„Konkurs na stanowisko zawiadowcy stacji IV klasy w..... O posadę tę ubiegać się mogą pracownicy X. grupy uposażenia, posiadający warunki na zawiadowcę stacji. Z pośród pracowników wyższych grup, mogą się podawać tylko zawiadowcy stacyj IV klasy."

Dotychczas ani nawet osławione akademje kolejowe nie zdołały stworzyć egzaminów na zawiadowcę stacji, żądanie zatem posiadania wspomnianych warunków od pracowników X-ej czy którejkolwiek innej grupy, o ile nie byli jeszcze zawiadowcami stacji, jest absurdem. Skoro zaś niema żadnego probierza w danej materji, to może nim być jedynie wykazanie potrzebnych kwalifikacyj na zajmowanem stanowisku przez pewien dłuższy okres.

Pomińmy fakt, że konkursy rozpisuje się jedynie w wypadkach, gdy szeroko pojęte „względy służbowe" nie upatrzyły już kandydata, któremu nadaje się stanowisko bez konkursu, co niestety trafia się dość często. Nie pamiętajmy dalej, iż klasyfikacji stacyj dokonano poprostu na kolanie, bez należytego zróżniczkowania zakresu działania i znaczenia poszczególnych posterunków, dzięki czemu do IV klasy należą stacje w miastach powiatowych, o wszechstronnym zakresie działania, jak również małe stacyjki o pojedynczej obsadzie, pod względem zakresu pracy niemal równe przystankom, obsadzonym dróżnikami.

Jakie widoki mają przed sobą nasi Koledzy z wykształceniem średniem, których wogóle niema w X grupie uposażenia, co za przyszłość czeka wobec podobnych konkursów wszystkich tych asesorów, adjunktów, pełniących od lat służbę ruchu, czy ślęczących po jej odbyciu po magazynach i kasach towarowych czy stacyjnych, a mających chyba więcej tych warunków od obecnych asystentów.

Nawet pozornie samodzielne stanowisko zawiadowcy stacji w Lasku czy Hucisku jest dla nich niedostępne, podczas gdy prawo do nich przysługuje telegrafistom z egzaminem ruchowym.

Stacje IV kl. są przedszkolem na zawiadowców stacyj III i II klasy, a skoro pierwszeństwo do przeszkolenia mają nie tak dawni jeszcze robotnicy, co najwyżej zaś absolwenci siedmioklasowych szkół wydziałowych, nie możemy się łudzić, jakimi okażą się nasi następcy w stacjach klasy III i II, podczas gdy maturzyści będą pod ich władzą kisnąć na podrzędnych stanowiskach, znajdując jedyną satysfakcję w poprawianiu błędów ortograficznych, popełnianych przez przyszłych przełożonych.

Jeśli intencją tak wystylizowanych konkursów jest dążność do obsady stanowisk pracownikami grupy, na jaką systemizowano dane stanowisko, niezrozumiałem wręcz staje się dopuszczenie do ubiegania się o nie pracowników VIII czy nawet VII grupy, którą posiada obecnie wielu zawiadowców stacyj IV klasy. Jako starsi, mający więcej „warunków", winni oni bezsprzecznie otrzymać stanowiska konkursowe, pozostawiając opróżnione przez siebie.... znów dla pracowników X grupy wzgl. zawiadowców stacji IV kl., przez co powstaje faktyczny „numerus clausus" dla tych stanowisk.

Dopuszczając tutaj zawiadowców stacyj IV klasy o IX-ej, VIII ej czy nawet VII-ej grupie uposażenia, czyni się oczywistą krzywdę wszystkim nie — zawiadowcom w tych samych grupach, po których należy się przecież spodziewać, że wykażą więcej kwalifikacyj, aniżeli pracownicy X grupy.

W przeciwieństwie do dyspozytorów parowozowni, zawiadowcy stacyj nie otrzymują zgoła żadnego dodatku funkcyjnego, uzależnionego w wysokości od grupy uposażenia, nie można więc dopatrzeć się jakiegokolwiek ekonomicznego uzasadnienia w obsadzaniu stanowisk pracownikami niższej grupy, obawą podniesienia wydatków na dodatki funkcyjne, skoro pracownicy wyższych grup przez to z etatów nie znikną, lecz pozostaną na stanowiskach, na których nie wyzyska się ich faktycznych wartości, gdy obowiązki swe pełnić będą z uczuciem doznanej krzywdy.

Drugim takim nie mniej pachnącym kwiatuszkiem, to rozpisanie konkursu na stację II klasy dla VIII-ej grupy, o którą mogą się także podawać pracownicy grupy VII-ej. W ostatnim jednak wypadku przeniesienie nastąpi na koszt własny mianowanego.

Tu już nie widać nietylko logicznego uzasadnienia, lecz trudno dojrzeć dość przejrzystej myśli — natomiast porównanie formy jednych i drugich konkursów nie pozostawia wątpliwości, że dyktuje je tendencja uszczuplenia naszego stanu posiadania drogą obsadzania stanowisk, zajmowanych przez asesorów i starszych asesorów obecnymi asystentami, dążność do odstraszania pracowników starszych od ubiegania się o stanowiska zawiadowcy stacyj, a wreszcie chyba tylko chęć pokazania się „mehr kaiserlich, als der Kaiser selbst".

H. K.

Jeszcze o braku dobrego narybku do służby kolejowej

W poprzednim numerze „Czasopisma" wskazaliśmy przyczyny, które shamują dopływ kandydatów do służby kolejowej. Nie potrzeba będzie ostrzeżeń w prasie ani agitacji między młodzieżą na ten temat. Los polskiego kolejowca stanie się prawdopodobnie przysłowiowym, jak ongiś był los nauczyciela szkół powszechnych na terenie b. Galicji.

Nie mamy zamiaru bronić niedołęgów i nie żądamy, aby kolej była schroniskiem próżniaków. Pod tym względem podzielamy w zupełności zdanie, wypowiedziane przez Ministra Komunik. na komisji budżetowej. Ale nie widzimy potrzeby, by w pragmatyce służbowej pracownika kolejowego istniały wyjątkowe postanowienia, których charakter służbowy zupełnie nie wymaga, niespotykane w pragmatykach innych pracowników tego samego Państwa.

W b. zaborze austrj. i pruskim kolejowcy w uznaniu ich odpowiedzialnej służby doznawali pewnych przywilejów, jakich nie posiadała reszta pracowników państwowych. Czy w demokratycznej Polsce musi się dziać odwrotnie?

Czy pewne sfery nie zdają sobie sprawy, jakie uczucia budzą się u obywatela kraju, gdy we własnej Ojczyźnie odbiera mu się dobrodziejstwa, z których korzystał pod rządami zaborczemi, lub gdy ten obywatel wi-

dzi, że jest przedmiotem „wyjątkowych" przepisów, niestosowanych do jego ziomków? Czy już zapomniano o nastrojach, jakie wywoływały pruskie ustawy wyjątkowe o Polakach? Czy rozgoryczenie jest pożądane u rzeszy pracowników, stanowiących w razie pożogi wojennej jakby drugą armję obronną?

Pytania takie cisną się mimowoli na usta i pod pióro w nadziei, że trafią do sfer, którym Opatrzność powierzyła losy odrodzonej Ojczyzny.

O przyczynach, powodujących brak dobrego narybku do służby państwowej, wypowiada się podobnie jak my, także prasa rządowa.

Oto „Czas" w nr. 36 z r. b. omawiając materjały komisji dla usprawnienia administracji w Polsce, w ten sposób wyraża się o braku kandydatów do służby administracyjnej: „........ bardzo słusznie z kilku stron zwrócono uwagę, że kto chce mieć w urzędach ludzi o wyższem fachowem przygotowaniu, musi im tam otworzyć bramę urzędu szerzej.

Wreszcie trudno się powstrzymać od jednej uwagi: jak długo urzędnik administracyjny siedzi na swojem krześle jak nieszczęśliwy skazaniec, który nie zna dnia i godziny wyroku (niespodziewane i niezasłużone spensjonowanie, kapryśne przenoszenia), tak długo o usprawnieniu administracji jest bezprzedmiotowem radzić. Ludzie zdolniejsi, energiczni i mający poczucie swej godności, do administracji niestety idą niechętnie. Idą tam tylko albo ci, których pociąga jakieś wyjątkowe — malgre tout — zamiłowanie, albo desperaci, nie mający gdzieindziej nic do spodziewania się. Byłoby poruszaniem truizmów, gdybym się rozwodził bliżej nad nędznem uposażeniem, ale pamiętajmy, iż chcąc mieć administrację fachowo wykształconą — nie podobna o tej kwesji zapominać".

Do tych cennych wywodów dodajemy, że pragmatyka pracowników państw. nie zna zwolnień „dla dobra służby" i „bez podania powodów", bo Sejm ograniczył zbyt dowolne interpretowanie oslawionego paragr. 116.

R. K.

NIEPOWAŻNA GRA

Wydana w r. ubieglym pragmatyka służbowa dla pracowników kolejowych, jakoteż rozporządzenie wykonawcze do jej 53 go paragrafu z dnia 12. października 1929 Nr. I. 19318/2 nakładają na Zarząd kolejowy obowiązek zapłaty odszkodowania w wysokości połowy normalnej djety, należnej pracownikowi za każdy dzień nie wykorzystanego z polecenia władzy wypoczynkowego urlopu

Pracownicy powitali z zadowoleniem to postanowienie, zmuszając bowiem do odszkodowywania za niewykorzystany urlop, kładło ono tamę zbyt dowolnemu traktowaniu pojęcia „względy służbowe", dla których odmawiano pracownikom udzielenia urlopów wypoczynkowych, a dawało niejako zapewnienie, iż pracownicy wykorzystają corocznie przysługujące im urlopy. Praktyka atoli wykazała, że o ile ustawy i rozporządzenia stanowią u nas korzyść pracowników, nietylko ustawodawca nie respektuje ich, ale poprostu wykręca się je w sensie dla pracowników nieprzychylnym, jeśli zwłaszcza chodzi o odmowę wypłaty pewnych, bodaj nieznacznych kwot.

W r. 1929 tym nie udzielono pomimo wniesionych prośb urlopów wypoczynkowych olbrzymiej ilości pracowników, z powodu braku zastępców. Pracownicy ci, opierając się na postanowieniach pragmatyki służbowej i wspomnianego rozporządzenia wykonawczego, wnieśli z początkiem bieżącego roku prośby o wypłacenie należnego odszkodowania, które niejednokrotnie stanowiło dla nich nadzieję załatania jednej z wielu dziur pracowniczego bytu.

I oto stała się rzecz nieoczekiwana. Pracownikom tym odmówiono wypłaty należnych kwot, motywując odmowę brakiem funduszów z powodu wyczerpania kredytów, przewidzianych na wypłatę djet, natomiast wspaniałomyślnie zaoferowano dotyczącym gotowość udzielenia im urlopów wypoczynkowych w roku bieżącym za rok ubiegły. Co więcej! Władze nasze poszły jeszcze dalej, zmuszając pracowników do zrzekania się odszkodowania i prawa do urlopu, jeżeli ci ze względu na rodzinne stosunki nie chcieli, czy też nie mogli w porze zimowej wykorzystać należnych im za rok ubiegły urlopów.

Postępowanie takie stoi w rażącej sprzeczności z przysługującem każdemu pracownikowi prawem „corocznego" urlopu, jakoteż ogólnie przyjętą zasadą, że niewykorzystany w jednym roku urlop wypoczynkowy nie może być wykorzystany w roku następnym; sprzeczne z wyraźnem postanowieniem przytoczonego na wstępie rozporządzenia, na podstawie którego pracownicy, co nie wykorzystali urlopów w roku poprzednim, winni mieć jedynie pierwszeństwo przy udzielaniu urlopów za rok bieżący

Stanowisko, zajęte w tej sprawie przez Władze, stwarza precedens. który w naszych stosunkach gotów łatwo doprowadzić do absurdu. Można przecież będzie odmawiać stale udzielenia urlopu pracownikowi, polecając wykorzystanie tychże za wszystkie lata w trzech ostatnich latach służby naraz, licząc oczywiście na to, że większość pracowników tych lat nie dożyje.

Powodem odmowy wypłaty należnych za urlopy odszkodowań ma być rzekomy brak kredytów, w co nam jednak uwierzyć trudno. Jesteśmy wszakże świadkami, że za pracowników, którzy w bieżącym roku korzystają z urlopów za rok ubiegły, gdyż odmówiono im zapłacenia należnego odszkodowania w wysokości połowy normalnych djet, deleguje się pracowników o wyższych grupach uposażenia i płaci się wyższe i pełne djety, na które przecież fundusze się znajdują.

Rozporządzenie wykonawcze o urlopach poleca udzielać urlopów 25% pracownikom w miesiącach zimowych i to według planów, opracowanych przed 15 listopada, a zatwierdzonych przed dniem 15 grudnia ubiegłego roku, jakich to planów nie należy zmieniać, aby w programie urlopów nie wprowadzać zmian, uniemożliwiających urlopy wielu pracownikom.

Przyjąwszy, że w roku ubiegłym tylko 25% pracowników nie wykorzystało należnych urlopów i dotyczącym pracownikom poleca się obecnie rozpocząć zaległe urlopy, w takim razie w miesiącach tych znajdzie się odrazu 50% pracowników na urlopach. Niema chyba tak naiwnego kolejarza, by uwierzył, iż owych 50% pracowników potrafi zastąpić pozostałe w służbie 50%, że przez urlopy nie powstaną żadne koszta zastępstw, iż masowe urlopowanie nie odbije się ujemnie na toku służby. Nie mniej fikcyjne są wszystkie plany urlopów za rok bieżący, skoro niespodziewanie, poza temi zatwierdzonemi planami polecono wykorzystanie urlopów pracownikom, którzy właśnie mieli podzielić pomiędzy siebie pracę urlopowanych w roku bieżącym kolegów.

Tu już mamy do czynienia nietylko z objawem gry niepoważnej, ale wadliwej i nieekonomicznej gospodarki, ze szkodą dla pracowników i skarbu kolejowego. Jasnem bowiem już dziś, że skutkiem przeniesienia urlopów z roku ubiegłego na bieżący, wielu pracowników nie będzie mogło uzyskać urlopów, skutkiem czego prawo do urlopów, określone pragmatyką, nadal pozostanie fikcją.

Wydane prawo obowiązuje zarówno obywatela jak prawodawcę, któremu pod groźbą utraty autorytetu osobistego i powagi dla jego praw, nie wolno ich parodjować według własnego widzimisię, a to tem więcej, gdy krytyczny umysł obywateli w wykręcaniu tem nie może się do patrzeć niczego innego, prócz swej krzywdy i szkody dla skarbu państwa.

Spodziewaliśmy się, że z ukazaniem się pragmatyki służbowej, jasno i wyraźnie określone prawa kolejarzy uwolnią ich od szkodliwych eksperymentów, a stosunek mas kolejarskich do Władz ułoży się ku obopólnemu zadowoleniu. Niestety, przykład uczy, iż gdzie brak dobrej woli do poszanowania praw przez pracodawcę, tam żadne pisane prawa nie mają znaczenia—chyba, że sądy zmuszą tego ostatniego do respektowania praw pracowników.

Ks ki.

Ciężkie czasy a rozrzutność

Prawie każdy narzeka dziś na „ciężkie czasy". Że są one istotnie ciężkie dla pracowników państwowych, wszyscy w Sejmie na to się zgodzili, nie wyłączając przedstawicieli Rządu.

Ciężkie czasy dotknęły wszystkich Nawet Koleje państwowe odczuwają je w słabnącym ruchu.

Zdawałoby się więc, że w tej ogólnej biedzie ludzie liczyć się będą z groszem w swoich wydatkach. A tymczasem cóż widzimy? Obok nędzy, spotykamy rozrzutność. Szafujemy hojnie groszem na luksusowe auta — na meble etc.

Ciekawe dane na temat nierachowania się z groszem znajdujemy w obliczeniach, ile w ubiegłym roku w Polsce przepito i puszczono z dymem.

Samej monopolówki wypito	za 573,133.000 zł.
piwa	za 351,470.000 zł.
napojów zagr.	za 48,534.000 zł.
razem	za 973,137.000 zł.

Na wyroby tytoniowe wydano 668,582.000 zł. czyli razem przepito i przepalono w r. 1929 1.,641,719.000 zł., t. j. przeciętnie 55 zł. na głowę.

Przeciętny dochód roczny obywatela polskiego obliczają na 666 zł., z czego odpada na podatki 90 zł. Doliczywszy wydatek 55 zł. na tytoń i napoje, pozostaje obywatelowi polskiemu 521 zł. na mieszkanie, pożywienie, ubranie, światło i opał. Jest to, krótko powiedziawszy, „za mało do życia a za dużo do śmierci".

A wiec liczmy się poważnie z wydatkami na tytoń i napoje! Niech piją i palą ci, co mają tysiączne zarobki i dochody, bo nasze „zbyt wysokie" grupy uposażenia, kłujące w oczy rozmaitych reformatorów oszczędnościowych i kombinatorów budżetowych, nie pozwalają na taką rozrzutność.

Zwolennicy obniżenia grup uposażenia w kolejnictwie nie zdają sobie widocznie sprawy, że każdy z nas stoi niżej o 3 lub 2 grupy w stosunku do wartości kruszcowej i do siły kupna płac przedwojennych.

A możeby tak owi opatrznościowi uzdrawiacze polskiego kolejnictwa okazali dobry przykład i zaproponowali obniżenie własnych poborów oraz zrzekli się premij, nierzadko te pobory podwajających?

Czekamy!

R. K.

W sprawie mego kodeksu kolejowego

Z mej książki, wydanej p. t. „Kodeks kolejowy z komentarzem" jest widocznem, że jako pierwszy tom ukazała się nowa pragmatyka kolejowa polska, obowiązująca na terenie całej Rzeczypospolitej—wraz z komentarzem. Jako drugi tom wyjdzie ustawa emerytalna dla etatowych z komentarzem i wzorami podań. Chciałem zrazu nową pragmatykę kolejową wydać z komentarzem szczegółowym, omawiającym każdy przepis z osobna, jednakowoż, gdy praca była przygotowana do druku, obejmowała już prócz tekstu pragmatyki przeszło 10 arkuszy druku, wymagała przeto bardzo poważnych kosztów wydawniczych.

Nie mając żadnej subwencji, zmuszony byłem porzucić ten zamiar wydania komentarza szczegółowego, a sam komentarz streścić w lapidarny sposób. Wzgląd zatem praktyczny, jak i zamiłowanie szerokich sfer kolejarzy i publiczności, która zawsze chce mieć osobno komentarz, a osobno tekst ustawy, skłoniły mnie do ogłoszenia komentarza przed tekstem, a nie w tekście po każdym przepisie, co znowu z powodu wielokrotnego zwiększenia objętości i bardzo dużych kosztów okazało się niemożliwem.

Zarzut P. „Gees" w grudniowym zeszycie „Czasopisma" odnośnie do objaśnienia paragrafu za paragrafem jest w ten sposób wyjaśnionym. Co do spraw emerytalnych, to tych nie mogłem poruszyć w pierwszym tomie „Kodeksu", poświęconym wyłącznie nowej pragmatyce.

Zarzut, że szkoda, że „Kodeks" nie objął drugiego Rozporządzenia o zaopatrzeniu emerytalnem pracowników przedsiębiorstwa P. K. P., jest bezprzedmiotowym, skoro ogłosiłem w przedmowie na okładce, że tom drugi obejmie ustawę emerytalną.

Jest jeszcze zasadnicza kwestja, którą P. „Gees" omawia, a co do której moje zapatrywania są odmienne

P. „Gees" powiada, że „Mecenas Dr. Feller uważa za dobre dla pracownika, iż ten ma możność sądowego zaskarżenia orzeczenia administracji kolejowej w sprawie zwrotu szkody, wyrządzonej przedsiębiorstwu P. K. P. i zgóry powiada, że przedsiębiorstwo będzie procesu przegrywać. Tymczasem stan majątkowy pracownika nie zawsze jest takim, ażeby pracownik mógł sobie pozwolić na procesy". Otóż podnoszę, że możność zaskarżanie orzeczeń administracyjnych kolejowych jest dla kolejarzy niesłychanem dobrodziejstwem. Orzeczenia administracyjay kolejowe są wadliwe, częstokroć bardzo kolejarzy krzywdzące, o czem kolejarze na własnej skórze się przekonali. Dotychchczasowa praktyka przed Najwyższym Trybuna-

łem Administracyjnym wykazała, że Najwyższy Trybunał Administracyjny uchyla orzeczenia Ministerstwa Komunikacji, jako niezgodne z prawem.

W mej praktyce mam cały szereg orzeczeń Najwyższego Trybunału Administracyjnego w Warszawie, gdzie orzeczenia Ministerstwa Komunikacji, zatwierdzające orzeczenia Dyrekcji Koleji, stwierdzały, że żądania kolejarzy są bezpodstawne i bezprawne, a tymczasem Najwyższy Trybunał Administracyjny po zaskarzeniu tych orzeczeń Ministerstwa Komunikacji stanął na wprost przeciwnem stanowisku, orzekając, że właśnie dane orzeczenia Ministerstwa Komunikacji są niezgodne z prawem i dlatego je uchyla.

Kwestja kosztów nie jest rzeczą odstraszającą i taką dotychczas nie była, gdyż pracownicy kolejowi, w tem urzędnicy kolejowi po uzyskaniu świadectwa ubóstwa otrzymują przed Sądami i Najwyższym Trybunałem Administracyjnym prawo ubogich, nie ponoszą przeto żadnych opłat stemplowych, które są przed Najwyższym Trybunałem Administracyjnym duże, gdyż do samej skargi opłata stemplowa wynosi 33 zł. (z % stemplowym), nie licząc stempla do pełnomocnictwa w kwocie 3 zł 30 gr. i stempli do załączników. Skarga zaś do Najwyższego Trybunału Administracyjnego musi być ułożona i podpisana przez adwokata (a zatem jednak, co najważniejsza, koszta adwokata, które zwykle są wielkie przyp. Redakcji) aby zapobiedz bezpodstawnym procesom, a sam stan faktyczny i prawny należycie przedstawiony został.

Oczywista, że obecnie w postępowaniu przed Sądami zwykłemi opłaty stemplowe przy skargach są o wiele niższe, a to zależnie od wartości przedmiotu sporu.

Co do mego „Kodeksu kolejowego", to prasa bez różnicy zapatrywań politycznych poparła gorąco me zarzuty prawne i wnioski moje, żądające znowelizowania pragmatyki i uchylenia w całości niektórych przepisów.

W końcu trochę statystyki odnośnie do wydawnictwa.

Wydałem 5.000 egzemplarzy. Dotychczas zakupiono 3.226 egzemplarzy, z czego adwokaci ze wszystkich dzielnic 2.120 egzemplarzy, a resztę kolejarze, względnie szeroka publiczność, kupująca w księgarniach.

Adw. Dr. Bronisław Feller (Kraków)

Nowa taryfa towarowa

(Ciąg dalszy).

Postanowienia o wagonach ochronnych, wstawianych przy przesyłkach rozmiarów niezwykłych pozostały, niezmienione, a tylko należność za wagon ochronny została podwyższoną z 25 na 30 gr. od kilometra.

Celem łatwiejszego zaopatrywania większych ośrodków miejskich w mięso nowa taryfa przewiduje specjalne ulgi dla przewozu tegoż, polegające na tem, że świeże mięso i świeżo ubite bydło rogate nadawane w przesyłkach drobnych luzem, t. j bez opakowania, przewozi się w osobnych wagonach przy obliczeniu przewoźnego najmniej za 3.000 kg., przyczem przy takiej przesyłce przewozi się bezpłatnie lód jako środek ochronny od ciepła w ilości 20 % wagi przesyłki.

Z ulgi tej korzystają, jak wyżej wspomniano, świeże mięso i świeżo ubite bydło rogate, natomiast nie korzystają z niej cielęta, świnie, owce, i kozy bite.

Postanowienia o przewozie zsypem, cieczy żrących i trujących, okazów towarów i zwierząt, przewożonych na wystawy lub z wystaw, pozostały te same,

Przewoźne za materjały wybuchowe i strzelnicze z Rozdziału I. a. A. grupa 2 i Rozdziału I. a. B. 2 załącznika A. do T. T. cz. I A. oblicza się za rzeczywistą wagę przesyłki najmniej za 3.000 kg. (przewidziana w T. T. I. B. najniższa waga 5.000 kg. została T. T. cz II zeszyt 1 obniżoną do 3.000 kg) Według stawek klasy wagonowej 1 podwyższonych o 50 % za przesyłki drobnicowe prochu strzelniczego myśliwskiego, oraz nabojów do ręcznej broni palnej za rzeczywistą wagę przesyłki podwyższono o 50 % (według T. T. cz. I. B. za podwójną wagę) najmniej za 100 kg, według klasy drobnicowej I.

Nowa taryfa przewiduje postanowienia co do pobierania opłat za wagony ochronne dodawane do tego rodzaju przesyłek i za nadzór takich przesyłek w stacjach o dłuższych postojach pociągu.

Jakkolwiek T. T. cz. I. A. nie zawiera żadnych postanowień co do przyjmowania do przywozu kruszców szlachetnych i kosztowności, to jednak taryfa T. T. I. B. przewiduje dla kruszców szlachetnych i kosztowności tylko przykładowo wymienionych, o ile nadawca określi je jako takie w liście przewozowym, specjalne postanowienia co do obliczania przewoźnego. Przewidziany jest dla nich sposób obliczania przewoźnego w przesyłkach drobnych i wagonowych, nadawanych pociągami osobowemi lub pośpiesznemi. Przedmioty uważane za kosztowności, stanowiące część wagonowej przesyłki przedmiotów przesiedlenia, o ile ich nadawca w liście przewozowym osobno jako takich nie określił, nie podpadają pod wspomniane specjalne postanowienia co do obliczania przewoźnego.

Dotychczasowe postanowienia o przewozie towarów w wagonach specjalnych, które nie zostały zmienione, uzupełniono przepisami o przewozie towarów w wagonach o ładowności 35.000 kg. i powyżej.

Przewozy w ostatnio wspomnianych wagonach odbywają się po porozumieniu się z Dyrekcją kolejową, w której okręgu znajduje się stacja nadawcza, pod specjalnemi warunkami. Nadawcy m. i. nie wolno w drodze dodatkowego zlecenia skierować przesyłkę na inną drogę przewozu lub poza pierwotną stację odbiorczą.

Przewoźne za towary załadowane do takich wagonów oblicza się za rzeczywistą wagę przesyłki, najmniej za 25.000 kg. według rubr. c) kl. przewidzianej dla danego towaru.

Izaak Melzer
st. Kontr. wydź. dla spraw taryf.

Jeżeli Ci się
„CZASOPISMO"
podoba, powiedz o niem Kolegom, jeżeli Ci się nie podoba — napisz
REDAKCJI

Najwyższy Trybunał Admin. - a harce administracji

„Maszynista", organ związkowy maszynistów kolejowych, przynosi w Nr. 3 (161) z 1 lutego 1930 r. bardzo interesujący artykuł p. t. „Ciernista droga sprawiedliwości", omawiający s p r a w ę s k a r g s k r z y w d z o n y c h p r z e z n a j r o z m a i t s z e w ł a d z e r z ą d o w e p r a c o w n i k ó w p a ń s t w o w y c h do N a j w y ż s z e g o T r y b u n a ł u A d m i n i s t r a c y j n e g o. Najw. Tryb. Adm. — powiada autor — to j e d y n a b e z s t r o n n a i n s t a n c j a, która może przywrócić pracownikowi naruszone prawa, uratować zagrożoną egzystencję, uchronić od nędzy i głodu

Aby mieć wyobrażenie, w jakim stopniu N. T. A. jest poprostu zawalony sprawami urzędniczemi, niech służy do wiadomości, że w r. 1927 było ich w N. T. A. — 1779, w r. 1928 — 1995 w r. 1929 — 2594, z czego w r. 1927 Rząd p r z e g r a ł 698, w r. 928 — 892 w r. 1929 — 1280. Poważny procent spraw, przegranych przez Rząd, przypada na sprawy pracownicze, pragmatyczne, a zwłaszcza emerytalne.

Z kolei autor zastanawia się nad p r z y c z y n a m i tego nienormalnego stanu rzeczy w odniesieniu do k o l e j o w e j a d m i n i s t r a c j i. I tak:

Aż nazbyt często ma się do czynienia ze z ł ą w o l ą, z jakąś dziwną z ł o ś l i w o ś c i ą, niezrozumiałą u pp. referentów. Wypadki też świadomego, złośliwego łamania prawa przez wymienionych nie należą bynajmniej do rzadkości, a tem są częstsze, im niżej na drabinie hierarchji służbowej stoi ofiara.

Dalszym powodem omawianego zjawiska, to i g n o r a n c j a, nieuctwo naprawdę wyjątkowe i godne podziwu u ludzi, którzy przecież całe życie nic innego nie robią tylko walkują wciąż jedną i tę samą ustawę, n. p. emerytalną — a jednak pomimo to palą głupstwo jedno po drugiem.

Tam wreszcie, gdzie brak złej woli lub nie wchodzi w grę nieuctwo, istnieje n i e d b a l s t w o i l e k c e w a ż e n i e p r z e p i s a n y c h f o r m p o s t ę p o w a n i a a d m i n i s t r a c y j n e g o, które walnie dopomagają Najw. Trybunałowi Adm. do rozwinięcia intenzywnej działalności. Autor wyraża się „namacalnie", iż kolejowa administracja nieraz z rekordowem n i e c h l u j s t w e m prowadzi sprawę, zaś Min. Kom. nie kontroluje należycie orzecznictwa Dyrekcyj K. P., najczęściej odrzuca rekurs nawet najlepiej uzasadniony — bez wyczerpującego zbadania sprawy, nie dba się o to, spycha się referaty na siły niefachowe i nieprzygotowane, machinalnie podpisując i najbardziej niedorzeczne elaboraty — bo.... niema czasu wnikać w każdy wypadek.

Z tych tedy powodów N. T. A. ma zawsze moc pracy, a wysoki poziom jego orzecznictwa cieszy się najwyższem zaufaniem pracowników państw. i całego społeczeństwa. Lecz niestety droga po sprawiedliwość do N. T. A. jest naprawdę ciernista, ponieważ orzecznictwo N. T. A. odbywa się z rozmaitych przyczyn zbyt powolnie. Winnemi i w tym względzie są niższe organy administracji, nie stosujące się mimo nakazów do zapatrywań prawnych, wyrażonych w wyrokach N. T. A, przez co conajmniej 50% spraw zupełnie bezpotrzebnie odracza N. T. A. — a także wspomniane wyżej niechlujstwo w prowadzeniu postępowania administracyjnego ogromnie przewleka prawidłowy tok rzeczy.

A pp „władza" — autor pisze dosłownie — siedzą spokojnie, choć mają na sumieniu nędzę, głód, a czasem i zmarnowane życie ludzkie Na nich niema bata i kary za złamanie prawa, pokrzywdzenie człowieka, które w skutkach swoich rodzi rozpacz i cierpienie na długie lata.

„Nie będzie w tej dziedzinie porządku, dopóki jeden i drugi złośliwiec urzędowy — sposobem, wypróbowanym na niższym personelu — nie straci grupy, albo nie wyleci z kolei za ludzką krzywdę. Z utęsknieniem czekamy na taki wyrok..."

Wrażenia z pobytu w Gdańsku

Dnia 5 III odbyło się w Gdańsku doroczne Walne Zebranie członków tamt. okręgu, na które wydelegowany byłem jako przedstawiciel Zarz. Głównego. Sprawozdanie z tego zebrania nadeśle Z. O.—ja chcę tylko skreślić tu odniesione wrażenia. Podnieść muszę karność członków, którzy jawili się w sali zebrań punktualnie i w pokaźnej liczbie, podporządkowując się bez szemrania przewodniczącemu zebrania.

Obrady toczyły się tak sprawnie, że w ciągu 4 godzin, załatwiono 2 z e b r a n i a, a to walne zebranie członków Z. U. P. i walne zebranie Członków Pracy Samopomocy, b e z p o ś r e d n i o j e d n o p o d r u g i e m.

Finansowo stoi ten okręg świetnie, dzięki ofiarności Członków. Mają oni osobny (okręgowy) fundusz pośmiertny, do którego wpłacają po 1 guldenie (1·76 zł) miesięcznie a otrzymują na wypadek śmierci 1000 guld., mają kasę zapomogową, która im wypłacała za rok ubiegły po 18 guld, dywidendy na członka, wielu z nich (około 40) ubezpieczyło się zbiorowo w P. K. O, z czego Okręg uzyskał poważną kwotę tytułem premji akwizycyjnej. — Prócz tego pamięta Okreg Gdański o interesach ogółu Członków Z. U. P. i corocznie zasila także nasze fundusze pokaźnemi kwotami, za co należy mu się wdzięczność i uznanie wszystkich Członków Z. U. P. T o t e ż k o l e d z y t a m t e j s z e g o o k r ę g u, w i n n i t e ż w s t ę p o w a ć w s z e r e g i c z ł o n k ó w Z. U. P.

GAMSKI
sekr. gener

Nadesłane

Zakopane, dnia 22 lutego 1930

Do P. T.

Zarządu Gł. Związku Umysłowych Pracowników

Lwów, ul. Kętrzyńskiego l. 32

Na podstawie rozporządzenia Pana Ministra Komunikacji z 20 stycznia 1930 Nr. P. 5079/2/29 Dyrekcja Kolejowa w Krakowie zarządzeniem swem IV/2 - 9377/30 z 28 stycznia 1930 przyznała kolejowym pracownikom etatowym, kandydatom na pracowników etatowych, oraz nieetatowym stałym, stale zatrudnionym w Zakopanem, dodatkowe wynagrodzenie pieniężne w sezonie zimowym, a to za miesiące styczeń, luty, marzec b. r. w wysokości 20 proc. uposażenia miesięcznego, z wyłączeniem dodatku mieszkaniowego, 15 proc. dodatku oraz 5 proc. zasiłku, płatne w połowie odnośnych miesięcy.

Za łaskawe, przychylne i skuteczne poparcie naszej prośby oraz interwencję u odnośnych Władz, składamy najserdeczniejsze podziękowanie.

Za wszystkich pracowników kolejowych, zatrudnionych stale w Zakopanem:

Kmiotek Piotr zaw. stacji mp.

P. S. W sprawie powyższej odnosiliśmy się do M. K. za Nrem 612/29 z dnia 30 września 1929 r. (przyp. Red.)

ŻYCIE ZWIĄZKU

KRAKÓW (Koło)

Dnia 23 lutego b. r. odbyło się Nadzw. Walne Zgromadzenie członków Koła w sprawie zmiany statutu. Przewodniczył prezes Koła kol. Urbanek. W toku 5 cio godzinnej dyskusji poddano dokładnej krytyce całokształt postanowień statutu Z. U. P. i uchwalono szereg wniosków, zdążających do zmiany wzgl. uzupełnienia dotychczasowych przepisów statutowych.

Autorem przeważnej części wniosków był kolega Schieberl.

STANISŁAWÓW

Zjazd członków Z. U. P. służby rach. handl. i kas.

W niedzielę, dnia 9 marca 1930 odbyło się w Stanisławowie Zebranie członków Z. U. P. służby rachunkowej, handlowej i kasowej.

Zebranie zagail imieniem Okręgu, wiceprezes Z. O. kol. Sobolewski, witając przybyłych z przestrzeni kolegów.

Następnie prezes Koła stanisławowskiego kol. Bojarowicz odczytał rezolucje Zjazdu w Krakowie z dnia 2 lutego b. r., poczem wywiązała się dyskusja, w czasie której podnoszono szereg spraw, tyczących pracowników ze średniem wykształceniem. Z kolei Zebranie uchwaliło następujące rezolucje.

1) Zebranie pracowników służby rachunkowej, handlowej i kasowej Okręgu stanisławowskiego domaga się, ażeby wszystkie stanowiska awansowe w służbie egzekutywnej obsadzano bezwzględnie w drodze konkursu, a momentami przy rozstrzyganiu konkursu były: zasada starszeństwa i kwalifikacja służbowa.

Stwierdzić bowiem należy, że poszczególne Dyrekcje kolejowe zasady te pomijają.

2) Zebranie domaga się, by pracownicy, którzy dostali w drodze konkursu stanowiska normowane wyżej od posiadanych przez nich grup uposażenia, otrzymywali przywiązane do tych stanowisk wyższe grupy uposażenia przy najbliższych terminach awansowych stosownie do zajmowanych stanowisk.

3) Zebranie domaga się, ażeby stacje III klasy o silniejszym ruchu handlowym, w których zawiadowcy stacyj spełniają wszystkie połączone czynnności tj. służby stacyjnej i handlowej, zaliczono do stacyj II klasy, lub stanowiska zawiadowców takich stacyj normowano dla VIII grupy uposażenia.

4) Zebranie domaga się, by pracowników z wykształceniem średniem, zatrudnionych w służbie administracyjnej i technicznej, dopuszczono na ich prośby do składania egzaminów referendarskich, analogicznie, jak pracownikom bez wykształcenia średniego zezwolono na składanie egzaminów na adjunkta.

Zebranie uważa, że posiadanie takiego egzaminu przez pracowników, spełniających czynności referendarskie, leży w interesie Przedsiębiorstwa P. K. P.

Wkońcu wybrano Okręgowy Komitet członków Z. U. P. służby rachunkowej, handlowej i kasowej w osobach:

Kol. Bojarowicza Jana ze służby rachunkowej, jako przewodniczącego, Kol. Wnętrzaka Jana ze służby handlowej, Kol. Dörflera Franciszka ze służby kasowej, jako zastępców, Kol. Dymińskiego Leona ze służby rachunkowej (mechanicznej) i Kol. Warchałowskiego Bol. ze służby handlowej.

STANISŁAWÓW

W sobotę, 26 kwietnia 1930 o godzinie 18·30 odbędzie się w Stanisławowie Okręgowy Zjazd Delegatów Z. U. P. w lokalu Związku przy ul. Sobieskiego l. 17 I p.

Porządek dzienny.

1) Zagajenie Zjazdu.
2) Odczytanie protokołu z poprzedniego Zjazdu.
3) Sprawozdanie Zarządu Okręgowego.
   a) administracyjne
   b) kasowe
4) Sprawozdanie Okręgowej Komisji Rewizyjnej i postawienie wniosku na udzielenie lub odmówienie Zarządowi absolutorjum.
5) Zatwierdzenie budżetu na rok administracyjny od 1/IV 1930 do 31/3 1931.
6) Wybory:
   a) Prezesa Okręgu
   b) 8 członków i 4 zastępców Zarządu Okręgowego.
   c) 3 członków i 1 zastępcy Okręgowej Komisji Rewizyjnej.
7) Wnioski i interpelacje.

W razie niejawienia się przynajmniej 3/5 ogólnej liczby delegatów, Zjazd odbędzie się w tem samem miejscu o godzinie 19·30.

Zarząd Okręgowy Z. U. P. w Stanisławowie

Baczyński Jan
sekretarz

Mierczuk Stanisław
wiceprezes

STANISŁAWÓW

Zarząd Koła Z. U. P. w Stanisławowie zawiadamia swych członków, iż dnia 7 marca 1930 wysłał czekiem P. K. O. pod adresem Zarządu Głównego Z. U. P. we Lwowie kwotę 447 zł. z tytułu zebranej od członków Koła jednorazowej daniny po 3 zł. na pokrycie kosztów przyjęcia delegatów Ligi Słowiańskiej Urzędników Kolejowych, przyczem wyjaśnia, że apel, wystosowany przez Zarząd Główny, odnosił się do tych członków, którzy tej daniny dotychczas nie nadesłali.

Zarząd Koła Z. U. P. Stanisławów

KRAKÓW (Okręg)

Dnia 10 marca r. b. odbyło się posiedzenie Zarządu Okr. pod przewodnictwem Prezesa Kol. Gądka. Posiedzenie zagail Kol. Gądek, poświęcając gorące wspomnienie ś. p. Kolegom Kapustce i Blochowi.

Przystępując do porządku obrad, odczytano protokół ostatniego posiedzenia Z. O., który kol. Prezes uzupełnił swemi uwagami. Zawiadomił w szczególności obecnych, iż wkładki kolegów, członków emerytów za rok 1928 i 1929 przesłano Zarządowi Głównemu, że Zarząd Gl. uchwalił przelać pozostałość z kosztów przyjęcia „Ligi" w kwocie 25 zł. na bibljotekę Z. O., iż Zarz. Gl. oddzielił pośmiertne dla Katowic od pośmiertnego dla Krakowa itp. Po przyjęciu protokołu, wiceprez. Zarz. Gl. kol. Bulsiewicz przedstawił działalność Zarządu Gl. Po jego przemówieniu wywiązała się dyskusja w sprawie „Funduszu B", „Czasopisma", działalności Zarządu Głównego na terenie Min.

Kom., na temat artykułów do prasy codziennej, funduszu budowlanego itd. Bardzo mile przyjęto ukazywanie się „Czasopisma“, jako dwutygodnika.

Po sprawozdaniu i dyskusji nad sprawozdaniem kol. Bulsiewicza, kol. Prezes złożył sprawozdanie z akcji na terenie Okręgu. Zobrazował więc sprawy audjencjonalne u Dyrektora Kolei Państw. Ostatnio wniesiono memorjał Sekcji Kontrolerów na ręce Dyrektora Kolei, który—jak słuchy dochodzą — zwołał konferencję Naczelników Wydziałów, celem wysłuchania ich opinji, zanim udzieli w tym kierunku odpowiedzi ustnej wzgl. pisemnej Związkowi. Kontrolerzy pragną ponadto osobiście zetknąć się z Dyrektorem Kolei, uważając, że tym sposobem łatwiej będzie można na wiele spraw rzucić inne światło.

W memorjale kontrolerzy domagają się m. i. udziału w premjach, gdyż wpływają bezpośrednio na pracę w eksploatacji i mają więcej zasługi około oszczędności i racjonalnej pracy, aniżeli naczelnicy Wydziałów w Dyrekcji.

W sprawozdaniu administracyjno-organizacyjnem zasługują na uwagę wybory w Kołach Nowy Sącz i Kraków.

W czasie sprawozdawczym odbył się w Krakowie Zjazd służby handlowej, kasowej i rachunkowej Okręgu dyrekcyjnego krakowskiego i katowickiego. Zarząd Główny poświęcił Zjazdowi specjalny zeszyt „Czasopisma“, a efektem pracy Zjazdu jest tworząca się Centralna Sekcja handlowa, kasowa i rachunkowa wraz z Sekcjami Okręgowemi. W okręgu krakowskim i katowickim Sekcję organizuje kol. Bulsiewicz, który ma również zlecenie Zarządu Gł. postawić na wysokości zadania Sekcję Kontrolerów i Sekcję Handlową.

Zarząd Okr. bierze udział w pracach statutowych. Zarząd Główny bowiem przygotowuje na Walny Zjazd zmianę statutu Związku. Utworzono Komisję statutową, a po Okręgach powstały Podkomisje. Podkomisja w Krakowie zebrała się już dnia 6 marca r. b. i opracowała część zmian statutowych. Dalsze opracuje na najbliższych posiedzeniach. Po sprawozdaniu rozwinęła się krótka dyskusja na temat najaktualniejszych spraw.

Po dyskusji kol. Gądek odczytał szereg spraw audjencjonalnych a wzgl. prośby Kolegów o audjencje.

We wszystkich tych sprawach postanowiono interwenjować.

Sprawę wyborów w Zarządzie Okręgowym odłożono z uwagi na ustąpienie Kol. Prezesa do najbliższego posiedzenia.

Z kolei kol. Romański Wład. przedstawił bilans surowy po dzień 31 stycznia b. r., udzielając na zapytania członków wyczerpujących wyjaśnień.

Zatwierdzono wkońcu wybory w Kołach Nowy Sącz i Kraków.

STRYJ.

Walne Zebranie członków Koła stryjskiego odbyło się w dniu 15 marca br. o godz. 17-ej w sali Tow. Czytelni Kolejowej.

Zagaił prezes Koła kol. Kapa, witając miejscowych i zamiejscowych kolegów, a osobliwie reprezentanta Z. Gł. Z. U. P. ze Lwowa kol. Gamskiego, któremu też prezes Koła udzielił z gościnności głosu przed przystąpieniem do porządku dziennego. W godzinnem, nadzwyczaj sympatycznem przemówieniu, kol. Gamski zilustrował wszystko, co członków naszego Związku, mieszkających zdala od Centrali związkowych — nietylko zainteresować, ale ściślej zespolić mogło w jedną całość organiczną. Prace, starania, wysiłki Z. Gł., tudzież poszczególnych Okręgów Z. U. P. nabrały w rzeczowem oświetleniu kol. gen. sekretarza żywych barw i wyświetliły niejednemu ze słuchaczy — fakta i okoliczności, które ogólny dorobek Z. U. P. przy wielu trudach i mozołach w należytą dodatnią całość ująć i zesumować pozwoliły. Pięknie zwłaszcza zobrazował kol. G. intenzywna pracę Okręgów: krakowskiego i gdańskiego oraz sukcesy Z. Gł. na polu zcalenia myśli urzędniczej i poprawienia doli inteligencji kolejowej. Powstanie i szybki stosunkowo rozrost Z. U. P. oraz Ligi słowiańskich urzędników kolejowych maturantów — są tego najoczywistszym dowodem.

Za rzeczowe, spokojne sianie ideału organizacyjnego w młode umysły, słusznie spotkała mówcę podzięka ze strony W. Zebrania

Protokół z ostatniego W. Zebr. członków przyjęto do wiadomości. Nastąpiły sprawozdania z całorocznej działalności prezesa, sekretarza, skarbnika i członka Komisji rewizyjnej. Jako pierwszy sprawozdawca wystąpił prezes Koła, omawiając kolejno udział stryjskiego Koła w Głównym Zjeździe Delegatów Kół, oraz wycieczce na P. W. K. w Poznaniu, sprawę przeniesienia i wyjazdu 6 członków z węzła stryjskiego, sprawę interwencji w Z. O. i Głównym, u czynników miejscowych władz kolejowych i pozakolejowych, sprawę sanacji finansów Koła, sposobów ulepszenia administracji Koła i t. d. Najwięcej zainteresowania poświęcono tej części sprawozdania prezesa, która tyczyła wysiłków prezydjum do nabycia parceli na budowę własnego domu letniskowego Koła Z. U. P. w Stryju.

Z powodu nieobecności sekretarza prezes Koła kol. Kapa przedstawił również sprawy sekretarskie. Członków liczy Koło 33. Pism wysłano ogółem 73, otrzymano 87. Interwenjowano przez Okręg 9 razy, w tem 4 sprawy załatwiono korzystnie, 2 upadły, 3 są w toku.

Finanse referował kol. skarbnik Mazepa. Koło posiada Kasę Samopomocy Koleżeńskiej, której obrót wynosił 370 zł. z zyskiem kilkunastych złotych. Przyjęcie kol. słowiańskich w Stryju śniadaniem kosztowało Koło 146 zł. Gotówka Koła wynosi po sprawieniu ksiąg i inwentarza 200 zł.

Dyskusja nad sprawozdaniami doprowadziła do uchwalenia absolutorjum i dyrektyw dla nowego Zarządu. Sprawę nabycia parceli w Różance oraz przystąpienia Koła i członków do Kasy Okręgowej Samopomocy Koleżeńskiej — uchwalono jednomyślnie poprzeć reprezentatywnie przez Koło oraz indywidualnie.

Wybory dały wynik następujący: prezes Kapa Robert st. asesor, wiceprezes: Germański Jan st. asesor, sekretarz: Badeńczyk Zygmunt adjunkt, zast. sekr.: Nadziejowski Jan adj., skarbnik: Mazepa Karol asesor, zast. skarb.: Seidel Alfred adjunkt, ławnicy: Prorok Leon st. asesor, Jun Edward st. asesor, Tippe Roman st. asesor, Filipowicz Stefan st. asesor, Wełdycz Tadeusz asesor, Malinowski Franciszek adjunkt, Wajda Kazimierz adjunkt.

Delegat na Zjazd główny: Robert Kapa st. asesor.
„ „ okręgowy: Juń Edward st. asesor.
Zast. delegatów: Nadziejowski Jan adjunkt.

Komisja rewizyjna: Szotarski Tadeusz st. asesor, Trojan Jan asesor.

Sąd Koleżeński: Stepan Jacek emer. st. referendarz, Trojan Jan, asesor, Saputa Jan asesor.

Wybory stwierdziły jednomyślność zebranych Kolegów co do zasług ustępującego Zarządu Koła w Stryju, które wzmocnione przez ochocze młode jednostki urzędnicze, doprowadzi to ruchliwe zresztą Koło do należytego rozwoju.

We wnioskach i interpelacjach wskazywano na konieczność częściejszych zebrań i posiedzeń Koła, zachęcania młodszych kolegów do prac związkowych, podnoszono nieterminowy zwrot pożyczek, oraz przyczynę niewręczenia dłużnych kolegom oznak związkowych. — Po wyjaśnieniach prezesa — i wyczerpaniu dyskusji — desygnowano 2 kolegów na Okr. Zjazd członków służby rachunkowo kasowo handlowej we Lwowie, poczem o godzinie 20'40 zakończono obrady.

Erka.

LWÓW (Okręg)

Zjazd Członków Z. U. P. służby handlowej, kasowej i rachunkowej we Lwowie.

Dnia 16 marca b. r. odbył się w lokalu własnym przy ul. Kętrzyńskiego we Lwowie Zjazd członków Z. U. P. służby handlowej, kasowej i rachunkowej przy współudziale Zarządu Okr. oraz kilkudziesięciu kolegów z Kół miejscowych lwowskiego Okręgu.

Zjazd powitał i zagaił prezes Zarządu Okr: kol. Kuźniarz, którego Zjazd powołał na przewodniczącego, zaś Kol Kołodziejskiego i Piszczeka na zastępców Przew. a kol. Barańskiego na sekretarza Zjazdu,

Kol. Kuźniarz otwierając zebranie, przedstawił genezę i znaczenie powstającego Zrzeszenia członków służby handlowej, kasowej i rachunkowej, które wyłonić ma Komitet Okręgowy. Przewodniczący Zrzeszenia wejdzie w skład Sekcji fachowej, zawiązać się mającej przy Zarządzie Głównym. Sekcja rozpatrywać będzie wnioski i rezolucje, ustalone i nadesłane przez komitety Okręgowe.

Następnie Kol, Krzeczkowski wygłosił referat p. t. „Stanowisko społeczne i służbowe pracownika z wykształceniem maturalnem w służbie handlowo kasowej i rachunkowej“ oraz kol. Ornstein: „Kontrola i kontrolerzy materjałów“.

Obydwu referatów wysłuchano w skupieniu z dużem zainteresowaniem, darząc prelegentów rzetelnem uznaniem i podziękowaniem, wyrażonem przez usta Przewodniczącego, kol Kuźniarza.

Po referatach odczytano jeszcze wnioski i rezolucje, uchwalone na Zjeździe w Krakowie, które Zjazd lwowski akceptował, zupełnie się z niemi solidaryzując.

Z kolei odbyła się obszerna dyskusja nad kwestją uszczuplenia stanu posiadania pracownika ze śr. wykszt., na temat wprowadzenia nowych taryf, wydzielenia agend handlowych z eksploatacji i t d. W dyskusji zabierali głos: kol Kołodziejski, Krzeczkowski, Kuźniarz i inni. W konsekwencji zgłoszono i przyjęto następujące wnioski celem rozpatrzenia w Sekcji fachowej.

1) Zjazd protestuje przeciw dopuszczaniu na stanowiska kierownicze w ekspedycjach towarowych I i II klasy pracowników o niższem wykształceniu i domaga się obsadzenia danych stanowisk pracownikami z maturalnem wykształceniem.

2) Zjazd domaga się interwencji w M. K. w kierunku normowania stanowisk w VI grupie uposażenia w służbie handlowej na stacjach I kl., a dla zarządców magazynów VII grupę uposażenia ze względu na rozległy zakres działania.

3) Zjazd domaga się interwencji w M. K. odnośnie przydziału zdolniejszych praktykantów kolejowych po odbytym kursie i po jednorocznej praktyce ruchowo handlowej na stacjach mniejszych do służby handlowo-przewozowej w ekspedycji towarowej, a to wskutek katastrofalnego odpływu sił fachowych, wskutek naturalnego ubytku (śmierć. emerytura i t. p.), oraz z powodu oddawania rutynowanych najlepszych pracowników Dyrekcjom Okręgowym.

4) Zjazd domaga się z okazji wejścia w życie nowych przepisów rachunkowych dla kas biletowych, bagażowych i towarowych — usystemizowania stanowisk odpowiedzialnych rachunko zdawców przy samodzielnych ekspedycjach towarowych.

5. Zjazd domaga się przydziału mieszkań skarbowych w szerszym zakresie i w obrębie miejsca służbowego dla pracowników służby handlowej i kasowej, a także dla kierowników ekspedycyj towarowych mieszkania służbowego, wzgl. budowy odpowiednich mieszkań.

Przewodniczący Zjazdu kol. Kuźniarz prosi zebranych, aby rozpatrzyli dalsze wnioski, o ile się nasuną i przesłali je do dni 14 Zarządowi Okręgowemu.

Na wniosek kol. Barańskiego Zjazd upoważnił Komitet Okręgowy do przyjęcia dodatkowych wniosków, które koledzy z przestrzeni ewentualnie zgłoszą, by je przestudjować i dołączyć do wniosków, przyjętych przez Zjazd.

Do Komitetu Okręgowego wybrano: kol. kol. Krzeczkowskiego, jako przewodniczącego, Kuźniarza, Waligórskiego, Palusińskiego i Ornsteina, członkowie,—Dąbrowskiego, Stefaniszyna i Geislera, jako zastępców członków z prawem kooptowania dalszych członków w razie potrzeby.

Po uskutecznionym wyborze Komitetu Okręgowego, Przewodniczący Zjazdu kol. Kuźniarz dziękując zebranym za udział w pracy związkowej i życząc pomyślnych wyników obrad, o godzinie 14 tej zamknął posiedzenie.

Kontrola i kontrolerzy materjałowi

Istnieje w administracji kolejowej kategorja pracowników, wobec której stawia się wygórowane wymagania i która odpowiada przyjętym na się ciężkim obowiązkom, nie posiadając jednak do dziś unormowanych stanowisk i uregulowanych praw służbowych.

Tą kategorją, to obecni referenci — kontrolerzy Wydziału V/5.

Podstawowe przepisy dla służby zasobowo rachunkowej, t. zw. „Przepisy o nabywaniu i ewidencji materjałów i przedmiotów inwentarzowych“ z szczególnym naciskiem podnoszą potrzebę kontroli ilostanu wszystkich materjałów i przedmiotów inwentarjalnych przez organa Wydziałów finansowych.

Zakres działania tych organów, wszechstronna znajomość służby zasobowo - rachunkowej, określają §§. od 189 do 195 włącz. wymienionej instrukcji.

Czynniki, jak: daleko idąca odpowiedzialność owych pracowników z tytułu wykonywania kontroli w jednostkach administracyjnych, obowiązki, jakie na nich nakładają przepisy służbowe, wszechstronna znajomość rzeczy i t. d. wynoszą dotyczących ponad zwyczajną miarę pracowników-rachunkowych, stwarzając typ urzędnika na wskroś fachowego, na punkcie natomiast świadomości celu wykonywania czynności kontrolnych doskonale zorjentowanego.

Nasuwa się teraz pytanie, w jakim stosunku ów typ urzędnika, któremu obowiązujące przepisy nakazują wykonywać kontrolę nad mieniem kolejowem, pozostaje do czynności przez siebie spełnianych i jak nazwać pracownika, należącego do działu znanego pod nazwą: „Ewidencja i kontrola materjałów“? Godzi się też zapytać, czy ważność służby, wykonywanej przez urzędnika tego działu jest mniejszą niżli tych, co kontrolują kasy z polecenia „Wydziału kontroli dochodów“, ruch pociągów z ramienia „Wydziału eksploatacyjnego“ lub kontrolę personelu i parowozowni na polecenie odnośnych Wydziałów, których to pracowników mianowano kontrolerami kas, eksploatacji, przewozów, personelu i t. p.?

Jest istotnie niewyjaśnione, jakiemi pobudkami czynniki miarodajne kierują się, uznając jednych a pomijają

drugich, jakkolwiek ci i tamci są w równej mierze zaufanymi organami Dyrekcji, czuwającymi nad sprawnością służby, każdy w swym zakresie.

Zachodzą tutaj dwie ewentualności:

1) albo nie uważa się pracowników kontroli materjałów za pełnowartościowych, albo,

2) nie docenia się ważności kontroli zapasów materjałowych.

Odnośnie do 1 szej kwestji należy nadmienić, iż kontrolę materjałów wykonują urzędnicy o kwalifikacjach nie niższych od posiadanych przez kontrolerów innych gałęzi służbowych. Obok wyższego i średniego wykształcenia, posiadają wszechstronną i wieloletnią praktykę w zawodzie, przy dokładnych znajomościach przepisów kolejowych, znajomości towaroznawstwa w następstwie dłuższej pracy kontrolnej w magazynach zasobów, Oddziałach mechanicznych i drogowych, z okazji zaszeregowania wzgl. przeszeregowania materjałów wedle gatunku i właściwości.

Niedocenianie ważności kontroli materjałów, to wielkie ryzyko ze strony miarodajnych czynników.

Zważywszy, że część mienia kolejowego znajduje lokatę w materjałach, iż gospodarka temi materjałami spoczywa w znacznej mierze w rękach ludzi o najrozmaitszych kwalifikacjach, jedno niedopatrzenie organów kontrolnych, może przyprawić Skarb kolejowy o bardzo po ważne straty. Każde już przeprowadzone szkontrum materjałów wzbogaca Skarb kolejowy o każdorazowe nadwyżki, które natychmiast wprowadzone do ewidencji materjałów, unicestwiają zamiary niesumiennych jednostek. Nieumiejętna kontrola materjałów, a w ślad zatem nienależyte ujawnienie nadwyżek umożliwia daleko idące nadużycia.

Stwierdzone przy kontroli materjałów braki, naprowadzają w wielu wypadkach na nadużycia. Te zaś na czas wykryte, zabezpieczają mienie kolejowe.

Zważywszy, że materjały, rozmieszczone w poszczególnych składnicach, nie są niczem innem, jak tylko w pewnej formie gotówką, kontrola ich jest tak samo doniosła i racjonalna, jak rewizja kas i t. p., przez urzędników uznanych i mianowanych.

Kto zna pracę urzędnika, wykonującego kontrolę materjałów, warunki, wśród jakich pracuje, element, nad którym roztacza kontrolę, oceni w całej pełni ciężką pracę i poświęcenie tych ludzi, zasługujących bodaj na zrównanie z innemi organami kontrolnemi, pracującemi w warunkach o wiele lepszych.

Orten

Stanowisko społeczne i służbowe

pracownika z wykształcen. średniem w służbie handl., kas. i rach.

(Referat, wygłoszony przez kol. Bolesława Krzeczkowskiego dnia 16. 3. 1930. na Zjeździe we Lwowie)

W ślad za odbytem dnia 2 lutego b. r. Zjazdem służby handlowej, kasowej i rachunkowej członków Z. U. P. w Krakowie, zwołano na dzisiaj taki sam Zjazd Okręgu lwowskiego celem porozumienia się i zawiązania Okręgowej sekcji handlowo-kasowo-rachunkowej.

W nasz organizm kolejowy, w zaraniu jego tworzenia się, rzucono radykalne hasła fałszywie pojętej demokratyzacji, które mieściły w sobie pogardę dla wykształcenia wogóle, zaś dla pracowników z maturą w szczególności. Zaczęto czynić niebezpieczne eksperymenty, bez poczucia odpowiedzialności za to, co się robi.

Urzędnicy z maturą, zorganizowani wówczas przeważnie w Małopolsce, tworzący część zahukanej inteligencji, stanęli z najlepszą wiedzą i umiejętnością do pracy wobec nieprzezwyciężonych trudności i upokorzeń. Musieli żmudnie torować sobie drogę wśród nieustannych przeszkód od dołu i góry, które nie opierały się o zrozumienie dobra i sprawności P. K. P. Lecz mimo liczne przeciwieństwa, wznieśliśmy w cichym i wytrwałym trudzie szkielet budowy polskiego kolejnictwa, zyskując niezbyt chętnie uznanie władz i społeczeństwa.

Pomimo jednakże niezaprzeczonych zasług w powyższym kierunku, rozwój naszego stanu posiadania, z każdym rokiem maleje przez redukcję należnych nam kierowniczych stanowisk, poruczanie tych posterunków przez administrację i zawiadowców stacyj ludziom albo o wykształceniu elementarnem lub aż o studjach akademickich.

Troska o potrzeby materjalne i zachowanie stanowisk, na każdym niemal kroku nam bezceremonialnie wydzieranych, tłumi więc zdolność do wszelkiej inicjatywy, a wysiłki pracy organizacyjnej w Związku zawodowym gdyby nawet bohaterskie, mogą być w danej materji nie dość skuteczne.

Dlatego w imię dobrze zrozumiałego znaczenia pomyślnego rozwoju gospodarki handlowo-przewozowej w kolejnictwie, nie można przechodzić do porządku dziennego nad wszelkiego rodzaju dyletantyzmem, niezgodnym z zasadami przedsiębiorstwa handlowo-przewozowego, a dotyczącym obsady tak odpowiedzialnych stanowisk, jakiemi są stanowiska kierowników służby handlowej, kasjerów stacyjnych, kasjerów towarowych, osobowych i rachunkowców. Czas już najwyższy, by wyjść poza ramy apatji i zniechęcenia, pomyśleć o swym losie. Służby handlowo-przewozowej, stanowiącej $^{3}/_{4}$ budżetu P. K. P., niepodobna traktować po macoszemu, agendy jej powierzać jednostkom o elementarnem wykształceniu. Stąd też należy zaprotestować przeciwko tworzeniu dziwacznego typu średniego stanu pracowników o żadnem wzgl. elementarnem przygotowaniu ogólnem, a choćby i fabrykatów z 24-dniowym kursem dokształcającym. Żądamy zatem przyjmowania do służby handlowo-przewozowej na wymienione stanowiska kandydatów o pełnem wykształceniu średniem, t. j. z maturą, stworzenia dla nich odpowiednich kursów jednorocznych. Na obsadę wymienionych posad powinni mieć wpływ kontrolerzy kasowi i transportowi.

Odkładając na bok dotychczasowy wstyd, odsłoniliśmy przed społeczeństwem swoją błyszczącą nędzę, bo byt nasz materjalny nie był nigdy jak i innych pracowników pozbawiony trosk, chlebem powszednim ciężka i odpowiedzialna praca, za co nigdy nie mieliśmy należnego uznania i wynagrodzenia. Pobory wystarczały, by nie umrzeć z głodu, zaś obowiązki spełnialiśmy niewolniczo, żyli przedewszystkiem dla służby a w miarę czasu dla rodziny, grzebiąc marzenia, wybiegające poza ciasne granice konieczności życiowych. Mimo to, chełpiliśmy się z zawodu, jakkolwiek miarodajne czynniki nie kwiłapy się, by pracownikom tej kategorji przyjść z wydatną poprawą bytu. Doprowadzanie też do rozgoryczenia pracowników, wywierających bezpośredni wpływ na dochodowość P. K. P., nie można bynajmniej nazwać trafną polityką administracji. Czy da się bowiem przypuścić, by marnie wynagradzany kasjer, taksator, rachunkowiec, maltretowany ze wszystkich stron, chciał użerać się o klasę taryfową czy o postojowe z niepewnym kupcem? Czy zbyt licha zapła-

ta za ciężką i odpowiedzialną służbę potrafi zawsze uchronić takiego nędzarza od pokus do karygodnego narażenia zaufania? Stały przecież niedobór w placach, krzywdy w zaszeregowaniu, brak widoków na awans, pełnienie obowiązków wyższych z uposażeniem niższem, przemęczenie pracą, która nie mieści się w ramach godzin urzędowych, niepewność jutra, w najwyższym stopniu niehygieniczne lokale, w których zmuszeni są pracować owi biali murzyni — oto zagadnienia, które od początku odrodzenia kolejnictwa w Polsce towarzyszą naszemu życiu, bez jakichkolwiek horoskopów na lepsze jutro. Przeciążenie pracą i wręcz dziadowskie wynagrodzenie dosłownie wyssysają siły żywotne i przyspieszają naturalny ubytek ludzi, wyzyskiwany pospiesznie przez namiastkę fachowców o problematycznem przysposobieniu ogólnem i fachowem.

Dążeniem naszem powinien być przeto energiczny protest przeciw tego rodzaju wyzyskowi pracy i siły, a w szczególności należy kategorycznie żądać:

1) zabezpieczenia beztroskiego bytu

2) obsadzania posterunków kierowniczych w ekspedycjach towarowych, kasach stacyjnych, towarowych, taksatorów i rachunkowców pracownikami pełnowartościowymi z maturą, etatowymi najmniej w grupie dziewiątej,

3) dodatku kasowego na pokrycie nieuniknionych braków kasowych,

4) wynagrodzenia za godziny nadliczb[...]

5) jednorazowego pełnowartowościoweg[...] mundur,

6) miesięcznego stałego dodatku, uzupeł[...] ryczałt mundurowy,

7) odpowiedniego dodatku na przybory piśmienne i środki dezynfekcyjne,

8) dodatku za unieważniane falsyfikaty przez Kasę główną wzgl. Bank Polski i t. p.

(Dokończenie nastąpi).

Apel do Kolegów—członków Koła Lwowskiego Z. U. P.

Koledzy Lwowianie, przenoszeni wewnętrznie z jednego posterunku służbowego na inny zechcą, zgłaszać Zarządowi Koła każdoczesną zmianę stanowisk we własnym dobrze zrozumiałym interesie celem umożliwienia doręczenia „Czasopisma".

Zarząd Koła Miejscowego Z. U. P.
we Lwowie.

MISCELLANEA.

Za komercjalizacją kolei oświadczyła się specjalna komisja fachowców

Sprawę komercjalizacji kolei powierzono specjalnej komisji wyłonionej z komitetu eksploatacyjnego Państwowej Rady Kolejowej.

Komisja ta przeprowadziła gruntowne badania i narady, a wyniki tego przedstawiła w obszernym memorjale

Powołując się na przykłady państw zachodnich i mając na uwadze konieczność zrealizowania całego szeregu inwestycyj kolejowych tak w dziedzinie rozbudowy linij i stacyj już istniejących, jak i w dziedzinie wybudowania nowych linji, komisja oświadczyła się w sposób kategoryczny za jaknajszybszem i za jak najpełniejszem zorganizowaniem kolei państwowych w odrębne przedsiębiorstwo, działające na zasadach handlowych.

Komisja zasadniczo wzięła za punkt wyjścia rozporządzenie p. Prezydenta Rzplitej z dn. 24 września 1926 r. o przedsiębiorstwie kolejowem, jednak uznała, że nietylko należy dążyć do szybkiego wprowadzenia w życie tego rozporządzenia, lecz również i do odpowiedniego jego uzupełnienia.

Zdaniem komisji za komercjalizacją kolei przemawiają nietylko względy gospodarcze, lecz również i skarbowe oraz wzgląd na dobro pracowników kolejowych, którzy po skomercjalizowaniu kolei będą mogli uzyskać lepsze warunki wynagrodzenia.

Ograniczenie ruchu pociągów i projekt zniesienia I i IV klasy.

Wobec zmniejszającego się od pewnego czasu ruchu towarowego i pasażerskiego na kolejach polskich Ministerstwo Komun. wydało polecenie ograniczenia ruchu towar. do rzeczywistych potrzeb oraz zmniejszenia składu pociągów pasażerskich a nawet skasowania pociągów o słabej frekwencji podróżnych.

Zarządzenie to dowodzi, że kryzys gospodarczy, w jakim się znajdujemy, odbija się także na dochodach P. K. P.

Na jednem z najbliższych posiedzeń Rady Ministrów ma być rozpatrywany projekt skasowania I klasy w ruchu wewnętrznym oraz całkowite skasowanie kl. IV. W myśl tego projektu klasa I pozostawiona byłaby tylko w pociągach międzynarodowych i dalekobieżnych. W razie przyjęcia projektu skasowanie klasy I i VI nastąpiłoby z dniem 15 maja br.

Co się tyczy skasowania klasy I, nie podnosimy żadnych zastrzeżeń. — Zniesienie klasy IV bez równoczesnego obniżenia ceny biletów kl. III. byłoby nałożeniem nowych ciężarów na społeczeństwo. Klasa IV istnieje tylko na terenie b. zaboru pruskiego. Nie jej skasowanie, ale rozszerzenie na całą Polskę byłoby wobec ciężkiej sytuacji gospodarczej pożądanem i wskazanem.

P. Z.

Okrężne bilety kolejowe w r. 1930.

W roku ubiegłym wprowadzono w czasie P. W. K. szesnastodniowe bilety okrężne, które w dużej mierze przyczyniły się do rozwoju ruchu turystycznego w Polsce Ogółem sprzedano tych biletów 21.915. Ministerstwo Robót Publ. zaproponowało obecnie pozostawienie tych biletów także na okres letni 1930. Ministerstwo Komun. odniosło się życzliwie do tego projektu.

P. Z.

Przewóz gazet kolejami.

Ustawa pocztowa z roku 1924 nie zezwala na przewóz gazet kolejami i przewiduje tak dla administracyj gazetowych, jak i personelu kolejowego dotkliwe kary sądowe za przekroczenie przywileju pocztowego. Min. Poczt i Telegr. tolerowało do tej chwili przewóz gazet koleją, lecz obecnie ma podobno żądać bezwzględnego poszanowania ustawy. Rozsyłka gazet wyłącznie za pośrednictwem rozpocznie się w roku bież. równocześnie z nowym rozkładem jazdy na kolejach. Dla kolei powstanie z tego powodu ubytek około pół miljona złotych

Stacja Bibljoteka Jagiellońska

Kraków

WPan

Używanie poczty kolejowej dozwolono Reskryptem MK. nr. 378/23.

Wysyłający „Czasopismo“ winien zgiąć zeszyt trzykrotnie, końce założyć o siebie tak, by adres był przez rozdawcę widoczny.

rocznie, a administracjom dzienników sprawi to poważne niedogodności w wysyłce gazet do ajencyj i znaczny wzrost kosztów. Brak postanowienia w ustawie, że większa ilość egzemplarzy gazety, wysyłanych pod adresem jednego odbiorcy, nie stanowi przywileju poczty, dowodzi, iż ani Zarząd Kolei ani przedstawiciele prasy w Sejmie nie pamiętali należycie o swoich interesach przy uchwalaniu ustawy.

Nasze sprawy na forum parlamentarnem.

Narzucona kolejowcom pragmatyka służbowa była poruszaną i w Sejmie i w Senacie. Sprawozdania umieszczane w dziennikach nie dawały jednak dokładnego obrazu dyskusji.

Z odpowiedzi p. Ministra Kom. danej w Senacie wynika, że mówiono o dobrodziejstwach § 125 i 126, skoro p. Minister wyjaśniał, że badał osobiście powody stosowania tych paragrafów i że zwolnienia ze służby uznał za uzasadnione.

Zobaczymy, co o tych zwolnieniach powie Trybunał Administr., bo przypuszczamy, że zwolnieni wniosą zażalenie.

R. K.

18 rubli pensji, a 300 rubli premji....

Taki system wynagradzania pracowników istniał podobno w niektórych działach służbowych w „matuszkie Rosji“. System ten przedostał się do kolejnictwa w Polsce. Są pewni pracownicy kolejowi, którym rozmaite „premijki“ przynoszą grube kwoty miesięcznie — ale niestety tylko. . „pewni !...“

Pan Premier Bartel wypowiedział się niedawno o potrzebie podwyżki poborów pracowników państwowych, nadmienił jednak, że równomierne procentowe podwyższenie płac nie może obejmować pracowników, pobierających premje służbowe. Zapatrywanie takie jest zupełnie słuszne. Ale możeby praktyczniej i mądrzej było odstąpić od zasady premjowania pracowników, jeżeli premjam obdziela się tylko niektóre ich dykasterje i stwarza się w ten sposób stanowiska uprzywilejowane ?

Kto nie chce podwyżki naszych poborów?

Przed przystąpieniem do głosowania podczas drugiego czytania budżetu w Sejmie, generalny referent budżetowy prof. Krzyżanowski z Krakowa oświadczył, że sprzeciwia się wnioskom na podwyższenie poborów pracownikom kolejowym o 5 proc., a następnie tak samo sprzeciwił się podwyżce płac innych pracowników państwowych, kiedy poseł Czapiński podtrzymał wniosek pana Rybarskiego, aby z nadwyżek budżetowych przeznaczyć na ten cel 51 miljonów złotych.

Kto otrzymał jednorazowy zasiłek?

W sprawozdaniu budżet. Minist. Kom. za okres od 1 IV. 1928 do 31 III. 1929 na stronie 39 i 41 pod tytułem „Płace pracowników etat. i nieetat.“ czytamy, że wypłacono wszystkim pracownikom oprócz 15 proc. dodatku do uposażenia „jednorazowy zasiłek w wysokości 45 proc. uposażenia (miesięcznego), płatny w 2 ratach.

O takim zasiłku nie możemy sobie przypomnieć. Może kto z Kolegów ma lepszą pamięć ?

R. K.

Odpowiedzi Redakcji:

Sprawozdania posiedzeń z Zarządów Kół i Okręgów umieszczać będziemy jedynie wówczas, o ile znajdzie się na to miejsce.

Kol. R. K. Z „Rozmaitości“ nie wszystko nadaje się, stąd pewne, zresztą minimalne restrykcje.

Wydawnictwo Zarządu Głównego „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych“.

PISMO REDAGUJE KOMITET.

Podkomitety redakcyjne we Lwowie, Krakowie, Stanisławowie, Katowicach, Poznaniu i Gdańsku.

Redakcja i administracja: Lwów, ul. Kętrzyńskiego 32, telefon 49-89. — Konto czekowe P. K. O. Nr. 152.887.

Drukarnia Kresowa Lwów, Zimorowicza 14. Telefony 7-40, 53-79. — Redaktor odpowiedzialny: **Bolesław Lebrecht.**